NUMER ZAWIERA: „Umiejętna reklama samochodu i samochodem", „Latające samochody", „Polak zwycięscą w Semmering", „Wyścigi w Monzy", „30,000 mil w 30,000 minut", „Nowoczesne hamulce", „Lotem" na „Pewukę", Kronika lotnicza i samochodowa, „Czerwona Jaszczurka" (nowela), i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Poznańska 22, tel. 85-68. P. K. O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 1 października 1929 r. | Nr. 40 (68)

Samochód i Reklama.

Autor, szef wydziału reklamy Vacuum Oil Company, jeden z nielicznych znawców przedmiotu w Polsce, nadsyła nam poniższe swoje uwagi, które zainteresują niewątpliwie nietylko licznych naszych Czytelników, lecz i sfery branży samochodowej w Polsce.

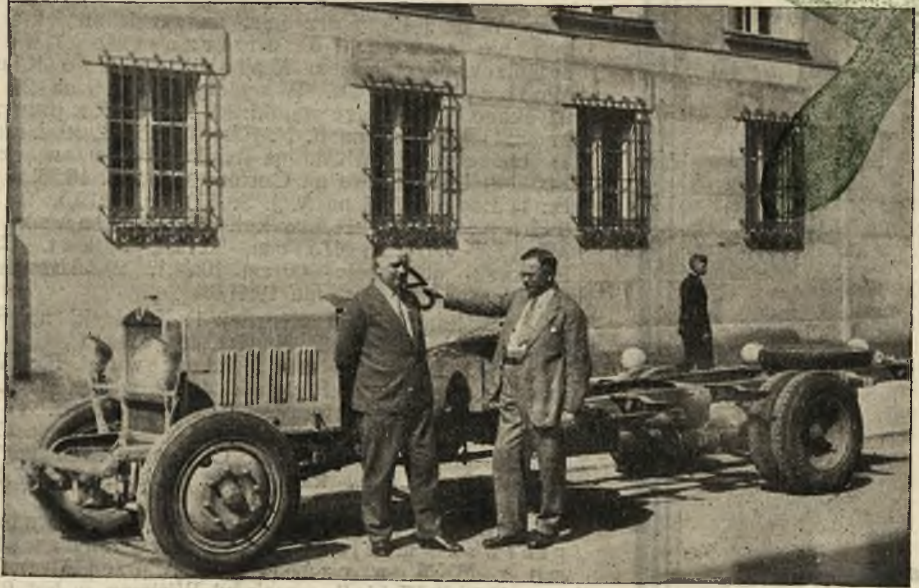
Redakcja.

Istnieją w Polsce dwa zdania o reklamie wogóle. Jedno z nich głosi arbitralnie: „Reklama—to wyrzucony grosz". Drugie niemniej arbitralnie paruje to powodzenie, twierdząc: „Reklama jest dźwignią handlu". Pomijając już fakt, iż temu drugiemu zdaniu hołdują specjalnie przeważnie nic nie warci u nas akwizytorzy, stwierdzić trzeba, iż zarówno jedno, jak i drugie zdanie są przesadzone, są krańcowe, a — jak każda rzecz krańcowa — błędne. Reklama jest niewątpliwie dźwignią przemysłu i handlu, reklama w pewnych wypadkach może być istotnie groszem w błoto wyrzuconym, a dlatego też bez obawy o pomyłkę twierdzić trzeba:

Dobra reklama *jest czynnikiem w znakomitym* stopniu ułatwiającym sprzedaż i zwiększającym zbyt.

Tutaj wypadałoby rozwinąć teorję reklamy. Że jednak pismo nasze nie do tego jest powołane, że teorja taka ujęta jest w świetne formy poważnego dzieła prof. Langera ze Lwowa, do którego to dzieła każdy za dziewięć złotych ma swobodny dostęp, że wreszcie nauka teorji reklamy nie naszym jest celem — ograniczamy się do poniższych szkiców, zaczerpniętych zarówno z teorji, jak z praktyki.

Samochód i reklama — to dwie rzeczy, kojarzące się w umysłach współczesnych nam w sposób dwojaki: samochód, jako środek reklamowy i reklama samochodu. Zajmiemy się niemi w wymienionym porządku.



Jak wspominaliśmy poprzednio, Samochody Zakładów Mechanicznych „URSUS"; mają wielkie wzięcie na Górnym Śląsku, gdzie samochodami tymi jest obsługiwanych szereg linji autobusowych. Na zdjęciu widzimy przedstawicieli Kom sji Technicznej Urzędu Woj. Sl. Górnego, w chwili przejmowania od przedstawiciela Zakł. Mech. „Ursus", jednego z podwozi autobusowych typu AW. (Przedstawieiel Zakł. Mech. „Ursus" na Górny Śląsk: Dr. L. Korczyński, Katowice, gen. Zajączka 4. Fabryka „Ursus mieści się w Czechowicach pod Warszawą, Zarząd i Wydział sprzedaży — Warszawa, Skierniewicka 27, tel. 171-06).

Bez samochodu jest rzeczą absolutnie nie do pomyślenia, dalszy rozwój gosdodarczy, transportu i komunikacji. Nie do pomyślenia jest równocześnie dalszy wybitny rozwój gospodarczy i komunikacyjny bez reklamy. Jedno pociąga za sobą drugie. Samochód oddaje się do dyspozycji reklamy, reklama służy rozwojowi motoryzacji. Z dnia na dzień coraz więcej widzimy na ulicach miast samochodów reklamowych. Jedne z nich, to w czystem tego słowa znaczeniu samochody przesyłkowe (Dobrolin, Arago, kawa Meinla, Bogusław Herse, Tricot i t. d.), służące do przewozu towaru i personelu, mające jedynie na drugim planie cele reklamowe. Inne z nich — to wyłącznie reklamowe samochody — przykładów takich samochodów mamy u nas niestety, bardzo mało — wspominamy tu zupełnie nieudany projekt półciężarowego samochodu Chevrolet z reklamą megafonową i inny, wyposażony w ruchomą reklamę świetlną à la znany warszawianom „Kurjer Świetlny" przy zbiegu Aleji Jerozolimskich i Marszałkowskiej. Że samochód przesyłkowy stosowany jest dla celów reklamowych — w tem niema nic dziwnego. Samochód ten wielokrotnie przebiega miasto w ciągu dnia, zjawia się w przeróżnych jego dzielnicach, widziany jest przez setki tych przechodniów, z których część przecież zauważy zamieszczoną na nim reklamę. Płaszczyzna karoserji takiego samochodu jest aż nadto wystarczającą dla pomieszczenia na niej dobrze widocznej reklamy, zaś technika budowy współczesnych karoserji pozwala na wykonywanie ich w najprzeróżniejszych formach, zwracających specjalnie uwagę przechodniów (szklana karoserja, jednej z fabryk mydeł na ulicach Warszawy wzbudzała dobrze zrozumiałe zainteresowanie). Z praktyki własnej mam do zanotowania zupełnie pomyślne rezultaty reklamy na samochodach: jednej z nich, zastosowanej dla wyrobów znanej na naszym rynku fabryki Boscha, której niezrównane świece wymagały przez pewien czas intensywnej reklamy ze względów handlowych oraz reklamy olejów i smarów Gargoyle Mobiloil, którą z wielkiem powodzeniem zastosowałem na szkolnych samochodach tak dobrze u nas notowanych szkół samochodowych jak Froma i Prylińskiego.

Wszystkie te samochody mają, poza reklamowemi, cele inne, o których powyżej mowa: przewóz towaru i personelu. Samochody o charakterze wyłącznie reklamowym są u nas rzadkością — roi się od nich natomiast w Niemczech, rozumiejących donioslość reklamy. Reklama niemiecka, jakkolwiek niezmiernie ciężka, wysila się na wielkie koszta.

W czasie ostatniego mojego pobytu w Niemczech zdążyłem zauważyć szeregi całe samochodów nawskroś reklamowych, jak np. samochód Bosch'a, wyobrażający sygnał boschowski, dalej samochód reklamowy firmy Kukirol (środek przeciwko odciskom), samochód fabryki czekolady Trjumph i szereg innych. Pewnego dnia siedziałem w jednej ze spokojniejszych kawiarni, gdy nagle zauważyłem coś żółtego, szybko posuwającego się po drodze. Po bliższem przyjrzeniu się spostrzegłem format i kształty ołówka. Był to jeden z najlepszych pomysłów zastosowania samochodu do reklamy—samochód firmy Koh-I-Nor, fabryki ołówków. W jakiś czas później samochód ten ze znakami gdańskiemi widziałem w Warszawie. Przyznać trzeba, iż tego rodzaju reklama jest dobrą.



Samochody reklamowe Bosch'a i Zeiss'a.

O ile jednak jest rzeczą niezmiernie prostą dostrzeżenie dobrego samochodu reklamowego na ulicach miasta czy na szosie, o tyle samo przeprowadzenie reklamy samochodowej *nie należy bynajmniej do rzeczy łatwych*. Kierownik reklamy, kierownik sprzedaży, artysta-malarz, producent samochodu i producent karoserji pracują tu wspólnie nad wynalezieniem i ustaleniem właściwej formy, opartej na doświadczeniu i obliczonej na skuteczny efekt. Niestety, pod tym względem panują u nas stosunki bardziej, niż azjatyckie. Przyczyny tego szukać należy przedewszystkiem w tem, iż w Polsce *każdy uważa się za wystarczającego fachowca* reklamy, że u nas w Polsce pieniądze na reklamę wydawane są w lwiej części *absolutnie bezproduktywne*, że u nas w Polsce nikt nie liczy się z faktem, iż reklama jest poniekąd sztuką, a że w każdym razie jest dziedziną wiedzy tak samo poważną, jak wiele innych. Dla przeprowadzenia dobrej reklamy potrzeba fachowca. Jeżeli ten fakt nie uwydatnia się w wystarczającym stopniu w omówieniu sprawy samochodu reklamowego, to uwydatni się on w sposób zupełnie wyraźny w omówieniu sprawy reklamy samochodu i akcesorji samochodowych, o czem w następnym numerze.

Bolesław J. Kachel.

OD ADMINISTRACJI:

W celu uniknięcia przerw w wysyłce „Autolotu" prosimy naszych Sz. Prenumeratorów o wcześniejsze wpłacanie za kwartał IV-ty. Zalegającym w prenumeracie przerywamy wysyłkę „Autolotu" z Nr. 41, t. j. z dniem 8-go października b. r.

LATAJĄCE SAMOCHODY
Scotland Yardu

Scotland Yard, znany na świecie urząd policyjny wprowadził niedawno bardzo prosty, a zarazem oryginalny sposób stałego czuwania nad bezpieczeństwem ulic w Londynie. Jest to tak zwany Tlying Squard, lotna grupa. Samochody, należące do tej lotnej grupy, dopóki nie są w służbie, niczem nie różnią się od zwykłych pojazdów, jakich tysiące krążą po ulicach Londynu. Samochody te nie zwracają niczyjej uwagi, a wygląd pasażerów nie wzbudza żadnych podejrzeń, należą one do różnych typów wykonanych przez różne fabryki angielskie, *nie mają w sobie nic urzędowego.* Wewnątrz siedzą policjanci, śledzący uważnie życie Londynu, lecz Londyn ich nie poznaje. Wozy te poruszają się razem z prądem ruchu wielkomiejskiego i zatrzymują się na znak pałeczki policjanta.

Nagle zapala się wewnątrz samochodu czerwona żarówka, policjant naciska guzik, wydobywa parę słuchawek radjowych *i słucha rozkazu* Scotland Yardu. Depesza brzmi:

„Bandyci w niebieskim samochodzie, numer wozu... jadą w tym, a w tym kierunku, tą, a tą ulicą"...

W mgnieniu oka zmienia się wygląd samochodu. Zjawia się tablica z literami M. P., zaczyna dzwonić dzwonek. Policja ruchu musi umożliwić temu samochodowi wolny przejazd. *Samochód pędzi w oznaczonym kierunku z szybkością do 100 klm.*

Scotland Yard stale czuwa nad miastem, utrzymując w dzień i w nocy radjową łączność z samochodami latającej grupy. Aparaty nadawczo-odbiorcze, typu lotniczego, umożliwiają stałą łączność pomiędzy poruszającą się ulicami Londynu grupą i radjostacją policyjną nad brzegiem Tamizy. Radjostacje samochodowe są tak doskonałe, że *pozwalają na swobodną rozmowę wśród hałasu ulicznego* Londynu, oraz w tunelu pod wodami Tamizy.

Obsługa tych samochodów musi być zawsze na wysokości zadania. Ludzie tu są dobierani i w specjalny sposób szkoleni.

KRONIKA SPORTOWA:

Zawody Brytyjskiego Klubu Kierowców Wyścigowych.

Brytyjski Klub Kierowców Wyścigowych organizuje dn. 12 października w Brookland zawody samochodowe na przestrzeni 500 mil ang. Regulamin tych zawodów odznacza się tem, że każdy współzawodnik musi złożyć deklarację, *że będzie jechał z minimalną szybkością 136 klm. na godzinę.* Zawody zostaną podzielone na 5 kategorji: Klasa 1—do 1,100 c. c. wyruszy pierwsza i otrzyma 1 godz. 8 min.; klasa 2 — od 1,100 c.c. do 1500 c. c. otrzyma 30 min., klasa 3 — od 1500 c. c. do 3.000 c.c. otrzyma 21 min. klasa 4 — od 3000 c. c. do i 5000 c, c. otrzyma czas 13 min. Pierwsza nagroda wynosi Ł. 250, druga i trzecia wynoszą Ł. 100 i Ł. 50. Po nadto jest cały szereg cennych nagród.

Polak zwycięscą na wyścigach w Semmering.

Na wyścigach samochodowych w Semmering pod Wiedniem, które miały miejsce dn. 15 września, najlepszy czas w kategorji wozów turystycznych uzyskał Polak ze Lwowa, *Ludomir hr. Cieński* na samochodzie marki „Austro-Daimler" z czasem 8, 01, 94 t. j. 74,695 mtr. na godz., ustalając tem samem nowy rekord samochodzie do 3.000 c. c.

Na ogólną ilość *dwuch pucharów*, jakie zostały przyznane w tych zawodach, hr. Cienski zdobył jeden.

Wielka Nagroda autodromu Monza.

Na torze słynnego włoskiego autodromu Monza koło Medjolanu rozegrane zostały w dniu 15 września niezmiernie interesujące wyścigi samochodowe, w których osiągnięto imponujące szybkości przeciętne. Zawody składały się z przedbiegów dla samochodów poszczególnych kategorji, oraz z finału dla wszystkich maszyn zakwalifikowanych, przyczem zarówno przedbiegi jak i finał rozgrywano na stosunkowo krótkim dystansie 99 klm. Wyniki były następujące:

Przedbieg kat. 1500 ccm.: 1. Arcangeli (Talbot) 33 m. 09 s., szybkość średnia na godzinę 180 klm.; 2. Nuvolari (Talbot) 33 m. 11 s.

Przedbieg kat. 3000 ccm.: 1. Brilli Peri (Alfa Romeo) 32 m. 09 s., szybkość średnia na godzinę 187 klm.; 2. Borzacchini (Maserati) 32 m. 21 s.; 3. Varzi (Alfa Romeo) 32 m. 46 s.

Przedbieg kat. powyżej 3000 ccm.: 1. Momberger (Mercedes Benz) 34 m. 16. s., szybkość średnia na godzinę 175 klm.

Finał: 1. Varzi (Alfa Romeo) 31 m. 35 s., szybkość średnia na godzinę 188 klm.; 2. Nuvolari (Talbot) 33 m. 15 s.; 3. Momberger (Mercedes Benz) 34 m. 17 s.; 4. Brilli Peri (Alfa Romeo) 34 m. 18 s.

Zawody na kamienistych drogach.

W północnej Francji istnieją szosy wykładane brukowcem. W miejscowości Pont-à-Marcq koło Lille wybrano nawet obwód takich dróg, na którym co roku urządzane są niezmiernie trudne, lecz przytem ciekawe wyścigi samochodowe i motocyklowe. W tym roku zawody te odbyły się w dniach 14 i 15 września.

Wyścig motocyklowy, na starcie którego stanęło 36 współzawodników, rozegrany został jako zawody trzygodzinne. W ciągu tego czasu największą przestrzeń przejechał belgijski jeździec Gregoire na motocyklu Sarolea, rozwijając szybkość przeciętną 95,5 klm./g. Wyścig samochodów, do którego dopuszczono wozy sportowe i wyścigowe trwał dwa razy dłużej, to znaczy sześć godzin. Rekord konkursu pobił Zehender, który na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Alfa Romeo przejechał największy dystans 631 klm., rozwijając szybkość przeciętną 105 klm./g. W klasie samochodów sportowych zwyciężył Rigal również na samochodzie Alfa Romeo z szybkością 98,5 klm./g.

Angielskie Tourist Trophy dla amatorów.

Oprócz wielkich zawodów Tourist Trophy, w których biorą udział zawodowi jeźdzcy fabryczni, urządzane są na wyspie Man w Anglji podobne zawody dla amatorów. W tym roku przyniosły one w kategorji juniorów (350 ccm.) zwycięstwo Meageena na motocyklu Rex Acme, a w kategorji seniorów (500 ccm.) zakończyły się zwycięstwem Poppsa na maszynie Grindlay Peerless. Pierwszy z nich uzyskał szybkość 105 klm./g., drugi zaś 106,5 klm./g.

Motocyklowe zawody O MISTRZOSTWO LWOWA Rudawski zwycięscą.

W dniu 15-go września, na szosie stryjskiej odbyły się zawody o mistrzostwo Lwowa, organizowane staraniem Małopolskiego Klubu Motocyklowego. W wyścigu płaskim na 20 km. uzyskano następujące wyniki: kl. II. kat. F. z przyczepkami: 1) Wittman na F. N. 500 cm. 22:23,2, kl. I. kat. 6. 1) Łuszczyński MKM. na Arielu 250 cm. w czasie 14:51, 2) Loteczkowa na Cottonie 250 cm. 16:36, w kat. B.: 1) Bogusławski na A. J. S. 350 cm. 12:12,3, 2) Waligóra na Peyot 14:11,3, w kat. 6: 1) Pielawski na Monet-Goyon 175 cm. 20:12,4, w kat. C: 1) Rudawski na Arielu 500 cm. 10:24,1, 2) Alvensleben (Bydgoszcz) na Nortonie 10:41,6.

W kategorji turystycznej: 1) Krasiński na F. N. 13:20,2, 2) Fichtel na F. N. 17:20,4.

W wyścigu na 5 klm.: w kat. F.: Wittman 4:36,2, w kat. 6: Pielawski 4:36,2, w kat. A.: Łuszczyński 3:44,6, 2) Loteczkowa 4:00,2. Kat. B. 1) Bogusławski 3:13,1, 2) Waligóra 3:41,3, poza konk. Zawidowski na F. N. 3:12,4. Kat. C. Alvensleben 2:27, 2) Rudawski 2:37,2, w kat. turyst. Krasiński 3:27,4, 2) Fichtel 3:48,2.

W ogólnej klasyfikacji wyników pierwsze miejsce przypadło Rudawskiemu z MKM. w czasie 13:01,3 przed Alvenslebenem 13:08,6. W kl. II. zwyciężył Wittman, w kat. 6 i A. p. Łuszczyński, w kat. B. p. Bogusławski, w kat. C. p. Krasiński.

Sprawna organizacja zawodów spoczywała w rękach kapt. Loteczki, zaś komisją sędziowską kierował prof. Geisler.

Zawody zaszczycili swoją obecnością pp. wojewoda Gołuchowski i prezes P. Z. M. dr. Saloni z katowic.

30.000 mil w 30.000 minut.

Jednym z najciekawszych wyczynów automobilowych bieżącego roku jest wyczyn sióstr Violetty i Eweliny Cordery. Odbyły one mianowicie dwu-tygodniowy bieg na 4 i pół litrowym samochodzie „Invicta", po trasie wynąszącej 3 mile ang., przebywając 30.000 mil. ang. (51.000 km.) w ciągu 30.000 minut z przeciętną szybkością 60—70 mil/godz. (102—119 km. na godzinę).

Siostry Cordery wyruszyły dn. 18 czerwca i były w drodze 45 dni, jadąc dziennie przez 12 godzin, za wyjątkiem niedziel i dni świątecznych. Start następował każdego dnia o godz. 8-ej rano, przyczem siostry zmieniały się co trzy godziny przy kierownicy. Okrążyły trasę 10.000 razy, tak, że *„były wprost zmęczone jej widokiem"*, jak się wyraziły.

Następujące cyfry dadzą wyobrażenie, czem był ten wyczyn. Ilość przebytych kilometrów jest taka duża, jakiej nie przebywa przeciętny automobilista, nie używając oczywiście swego samochodu każdego dnia, w ciągu dwuch-trzech lat. Silnik w ciągu tego czasu zrobił około *54 miljonów obrotów*, podczas gdy *magneto dało 162.000.000 iskier*. Każdy tłok cylindra przebył łączną drogę długości 8.000 mil ang. (13.600 km.), gaźnik zaś wchłonął około 90 ton powietrza. Suma energji, wytworzonej przez silnik, wystarczyłaby do podniesienia nowoczesnego *transoceanicznego parowca na wysokość 25 m. ponad katedrę Św. Pawła w Londynie*, lub też do uniesienia samego samochodu „Invicta" na wysokość 2.775 km. Energja zużyta przez samą pompkę do oliwy wystarczyłaby do uniesienia samochodu na wysokość 2.000 m.

SEGRAVE — POSZUKIWACZEM skarbów

Jeden z najpopularniejszych ludzi Anglji, wielokrotny zdobywca nagród na międzynarodowych wyścigach samochodowych i łodzi motorowych, major Segrave, zajmował się ongiś, co mało komu jest wiadomem, poszukiwaniem ukrytych skarbów. Przeszło pół roku przepędził on ze swoim przyjacielem, również obecnie znanym automobilistą Campbellem, na jednej z wysepek Oceanu Spokojnego w poszukiwaniu rzekomo zakopanych tam, bajecznych skarbów.

Historja tej eskapady była następująca: Pewien Hiszpan, rozporządzający dość znacznemi kapitałami, otrzymał za pośrednictwem pewnego mnicha dokument z XVII wieku, podający dokładne informacje o skarbach, zakopanych na jednej z wysp Oceanu Spokojnego. Hiszpan ów uznał ten dokument za autentyczny i nie czując się sam na siłach, począł rozglądać się za odpowiednimi do tego celu ludźmi. Wówczas poznał majora Segrave, który mu przypadł do gustu, więc zaproponował mu za udział w zyskach wykrycie owych skarbów.

Major Segrave, zachęcony zyskiem i awanturniczością przedsięwzięcia, wyjechał na ową tajemną wyspę w towarzystwie swego przyjaciela. Po kilku miesiącach skrzętnych poszukiwań, wrócił jednakże z pustemi rękami. Złoto, którego daremnie szukał na Oceanie, zdobył sobie następnie Segrave na innem polu, a mianowicie za swą brawurową jazdę samochodową, która prócz tego przyniosła mu sławę światową.

2.041 linji autobusowych w Polsce.

Komunikacja autobusowa w Polsce rozwija się w niebywale szybkiem tempie. Według danych Min. Robót Publicznych, liczba linij autobusowych w 1927 r. wynosiła 984, a w r. 1928 sieć linij międzymiastowych wzrosła do 2.041. W bież. roku i ta cyfra jeszcze bardzo znacznie powiększyła się.

Na wszystkich linjach kursowało 2.121 autobusów, stanowiących własność 1.717 przedsiębiorstw. Z międzymiastowej komunikacji autobusowej korzystało 158.750 osób, przyczem autobusy przebyły 285.677 kilometrów, przy długości szlaków 20.281 km.

DLACZEGO MAMY dużo wypadków samochodowych?

Przyczyną ciągłych wypadków autobusowych jest zachłanność poszczególnych przedsiębiorstw autobusowych. Właściciele autobusów, starając się przewieźć jak największą ilość pasażerów za jednym razem, powodują nadmierne obciążenie poszczególnego wozu. Nabywając zaś samochody, przedsiębiorcy kupują przeważnie tanie wozy o słabem podwoziu, narażając w ten sposób życie i bezpieczeństwo ludzkie.

Zagranicą dawno już zrozumiano znaczenie przepisów regulujących komunikację autobusową. Istnieją w tym celu specjalne ustawy nakładające na władze policyjne obowiązek pilnowania, czy obciążenie wozów odpowiada normie przepisowej.

W Polsce komunikacja autobusowa rozwinęła się bardzo szybko i dziś odgrywa pierwszorzędną rolę. Dalszy jej rozwój zależy przedewszystkiem od należytej organizacji.

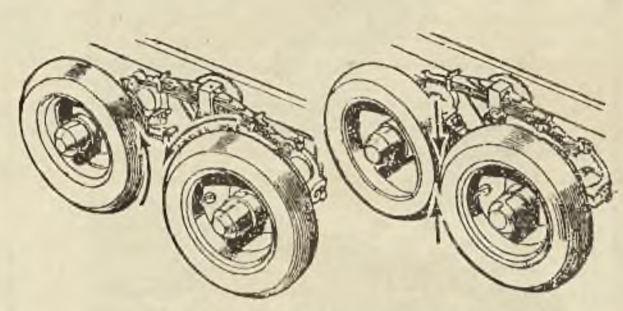
R. M. i M.

ZMIENNIK O SIEDMIU BIEGACH.

Ostatnio został skonstruowany w Anglji zmiennik o siedmiu biegach. Zastosowanie tego zmiennika usuwa nawet konieczność wyprzęgania sprzęgła, *operowanie nim jest tak łatwe, że może tego dokonać dziecko.* Zmiennik ten, zwany Varatio, jest jeszcze w stadjum prób. Jeżeli próby te okażą się pomyślne i celowość zmiennika Variato będzie udowodniona, to nie omieszkamy podzielić się z Czytelnikami bliższemi szczegółami, tyczącemi się jego konstrukcji.

Nowa metoda hamowania.

Ciekawy sposób rozwiązania problemu hamowania sygnalizują nam z Anglji. Wszystkie samochody mają posiadać sześć kół, t. j. z każ-



dej strony po dwa tylne koła i normalnie po jednem przedniem. Całe zadanie *polega na zetknięciu tylnych kół* — lecz to już jest rzeczą bardzo łatwą do dokonania. Załączona rycina wyjaśnia w zupełności myśl przewodnią tego pomysłu.

WIDOCZNE SYGNAŁY DROGOWE.

Aby sygnały drogowe miały istotną wartość, winny one być nietylko widoczne z daleka w dzień, ale i w nocy. W tym celu pewna firma w Londynie wypuściła sygnały drogowe, składające się z czworokątnej lub trójkątnej skrzyni, na której znajduje się napis oświetlany od wewnątrz w nocy przez lampkę elektryczną, w dzień zaś przez załamanie promieni słonecznych. Z odległości kilkuset metrów napis „Jechać-wolno" jest zupełnie wyraźnie widoczny.



Fotografja nocna sygnału drogowego, wykazująca wyrazistość liter; dolna część została w reprodukcji wzmocniona, celem wykazania konstrukcji dolnej części sygnału

Janusz Meissner por. pilot. *(Nowela)*

CZERWONA JASZCZURKA.

(c. d.)

Było duszno. W powietrzu włóczył się zapach dalekich sianokosów i rozgrzanych sosnowych igieł. Zdaleka migotały latarnie stacji i mątniały gdzieś na torze kolejowym zielone światła semaforów. Rozlewała się drzemiąca cisza wsi, wróżąc upał.

Zaleski nerwowo zapalał papierosa.

— Pan jutro leci?

— Lecę, naturalnie. Czekają na mnie tam w Warszawie... Żona i dziecko... Pan rozumie — tyle czasu, mój Boże, tyle czasu — głos zadrżał mu wzruszeniem. — Posłałem im depeszę, dzięki uprzejmości komendanta stacji. Już ją musieli otrzymać. Ech, panie poruczniku, wszystko to, com przecierpiał, wydaje się teraz snem: jutro ich zobaczę... mój Boże.

— I wie pan — mówił dalej z uśmiechem — teraz pomimowoli myślę, że Czerwona Jaszczurka przynosi szczęście; zabiorę ją do Warszawy...

Nazajutrz okazało się, że Zawisza lecieć nie może. Złośliwa gorączka, której zarodki musiał przywieźć z Rosji, rozwinęła się nagle i gwałtownie zaatakowała jego organizm. Bredził i rzucał się na łóżku; musiano przenieść go do szpitala.

Dzierzkowski oświadczył, że poleci sam. Przygotowano mu „Bregueta" na dziesiątą.

Przed samym startem Zaleski raz jeszcze próbował go przekonać. Ale zbieg uparł się. — Weźmie Czerwoną Jaszczurkę ze sobą: chce ją zachować na pamiątkę.

Poleciał.

W równym starcie brał ostro wysokość, kierując się na północny zachód po torze kolejowym, błyszczącym w dole srebrzystą nitką szyn na szczeblach ciemnej drabinki podkładów. Promień słońca zaglądał mu pod górne płaty skrzydeł do gondoli i palił się złotą, wielopromienną gwiazdą na szkle zegarów i manometrów.

Silnik szumiał triumfalną pieśń powrotu, warczało śmigło, grały cichutkim pogwizdem linki, tnąc błękitną, czystą, jak łza, przestrzeń.

Parł naprzód, nie żałując silnika i utrzymując szybkość 130 km. na godzinę z tem wyliczeniem, żeby na pierwszą przybyć do Warszawy.

Po nim w dole, układały się zielono-brunatne płachty lasów, przecięte tu i ówdzie kanciastym zarysem okopów, albo prostą linją szosy, błękitniały szerokie roziewiska rzek i błotnistych jezior, tuliły się do wzgórz chaty wsi, w szerokiem polu wykwitały zrzadka folwarki i dwory, otoczone kraciastym pledem zbóż kartofli i buraków, które z wysoka rozpoznawał po odcieniu zieleni lub złota.

Minął już Stochód, wijący się w niezliczonych skrętach, a potem przeleciał nad Kowlem, nie oglądając się nawet, wpatrzony przed siebie, tam gdzie daleki horyzont ciemniał przysnutym dymami pasem upału.

Zaraz za Kowlem wziął trochę na lewo, porzucając tor kolejowy, aby wyjść na Włodawę. Jakoż wkrótce zobaczył niebieskie, srebrzące się w słońcu pasmo Bugu i gęstniejącą ciżbę domów miasta, a potem rzuconą w poprzek jego drogi smugę toru kolejowego do Brześcia. Spojrzał na zegarek. Było pół do dwunastej.

— Połowa drogi — pomyślał. — A nawet większa część pewnie.

Spojrzenie jego zawadziło o jaszczurkę, przyczajoną na burcie płatowca, jakby do skoku. Słońce wyzłacało jej łuskę, załamując swoje promienie w tysiącznych karbach metalu.

— Rzeczywiście jak żywa: zdaje się patrzeć na mnie.

Uśmiechnął się na wspomnienie obaw i perswazyj Zaleskiego,

— Cóż złego mogło go spotkać? Pogoda była przepyszna, bezwietrzna prawie, niebo czyste, zalane rzęsistem słońcem, silnik i maszyna w porządku. Czegóż to miał się obawiać? Histerycznych przepowiedni kabaretowej tancerki?

Poczuł wewnętrzne zadowolenie, że nie uległ sugestji Zaleskiego. Był przekonany, że miałby później żal o to do siebie samego: byłoby to coś niemęskiego, coś, co pozostawiłoby mu niemiłe wspomnienie ucieczki przed urojonem niebezpieczeństwem.

— Strachy na Lachy — pomyślał z lekceważeniem.

W tem Czerwona Jaszczurka poruszyła się...

Drgnął i spojrzał uważniej: — Znowu!

Z mimowolnem wahaniem ujął lewą ręką ster, a prawą usiłował dosięgnąć maskoty. Po chwili udało mu się. Dotykając jej końcami palców, stwierdził, że śruba, którą była przytwierdzona do gondoli, jest obluzowana. Pęd powietrza mógł wobec tego poruszać jaszczurkę w lewo i w prawo, co potęgowało wrażenie, że jest żywa.

Roześmiał się sam z siebie: — Ależ mnie „napompowała" ta historja z Ninon.

Tymczasem dolatywał już do Radzynia. Minawszy wąskie korytarzyki jego ciasnych uliczek, rzeźbionych między błyszczącemi dachami domów, skręcił bardziej jeszcze na lewo i zobaczył tuż pod horyzontem zamgloną jasność Wisły, która jak klinga krzywej szabli, wygięła się w wielkim, regularnym łuku.

Wyszedł między Garwolin i Żelechów.

Wsie zgęstniały, krata pól drobniała coraz bardziej, upstrzona gdzie niegdzie kopkami zżętych snopów, sieć dróg rosła niemal w oczach.

Nad torem kolejowym, idącym równolegle do Wisły, kładły się długie ogony dymu z sunących wolno gąsienic pociągów. Wiatr w dole musiał ustać zupełnie, bo dym leżał nieruchomo nad torem i długo znaczył jego zakręty popielatym welonem.

Zato w stronie Warszawy zaczęło dziać się coś podejrzanego w powietrzu: horyzont zamazały jakieś mgliste naloty, za któremi nadciągać zaczęły watahy ciężkich, ołowiano-sinych chmur. Dołem pod tą warstwą niosły się lekkie szare strzępki, wyrwane z głównych sił, idących zwartą masą.

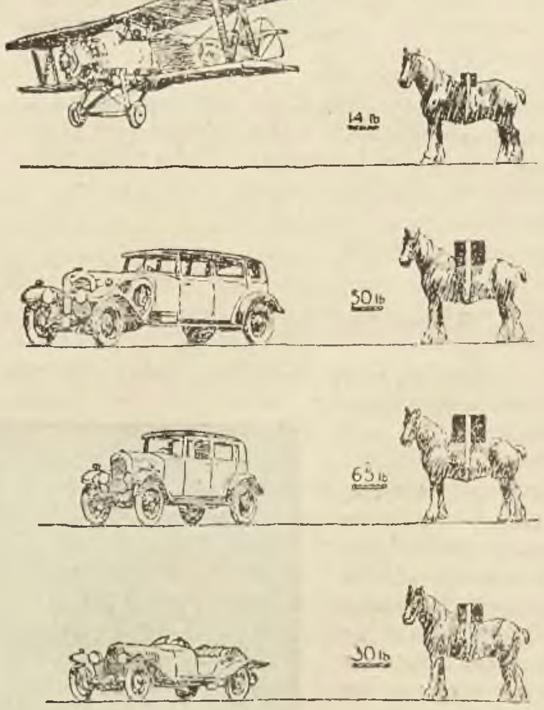
— Burza — pomyślał Dzierzgowski. — Szeroko idzie — rozejrzał się na lewo i na prawo, gdzie — jak okiem sięgnąć — ciemniał gruby pas groźnych kłębów, zapadający pod horyzont.

Szybko spostrzegł, że nie doleci do Warszawy przed nawalnicą. Trzeba było ominąć ją od zachodu lub wschodu. Zdecydował się na pierwszy kierunek.

Leciał teraz ku Wiśle, wypatrując z niecierpliwością jaśniejszego miejsca, którędy mógłby się przebić. Ale ciemne, nisko zawisłe płachty zdawały się wlec w nieskończoność. Widział przed sobą jeszcze

Stosunek siły do ciężaru.

Przeciętny motorzysta jadąc samochodem, wykazującym większą sprawność wjeżdżaniu pod górę i lepszą akcelerację, jak samochód do którego jest przyzwyczajony, instynktownie całą odpowiedzialność zrzuca na silnik. Jeżeli jest on człowiekiem wykształconym, to przedewszystkiem zacznie uczenie rozprawiać o stosunkach przeniesień trybów i o średnicach kół, a potem dopiero pomyśli o wadze samochodu, jeżeli wogóle o niej pomyśli. To samo daje się zauważyć, gdy kierowcy omawiają sprawę wjeżdżania pod górę.



Ciężar różnych typów pojazdów, wyrażony w kilogramach na jednostkę siły KM. silnika: (z góry na dół) lekki samolot, duża limuzyna, 4-o cyl. karetka i mały model sportowy.

A jednak ***ciężar ma ogromne znaczenie*** dla sprawności wozu. I rzeczywiście, przez zaoszczędzenie 50 kg. wagi, zyskujemy jakby w nagrodę 2 km. Ponadto zmniejszenie ciężaru zmniejsza również koszta utrzymania wozu, ponieważ pozwala zaoszczędzić benzynę i zmniejsza zużycie opon.

Od wielu lat wybitni konstruktorzy zajmują się zagadnieniem stosunku siły do ciężaru i usiłowania ich znajdują obecnie wyraz w nowych modelach na rok 1930. Panuje obecnie np. wybitna tendencja zastosowania większych silników. ***Temu właśnie należy przypisać fakt,*** że coraz częściej pojawiają się na rynku 5-o cylindrowe maszyny o mocy 16 km. i więcej, zamiast dawnych 4-o cylindrowych modeli o 10—12 km.

Wpływ materjałów.

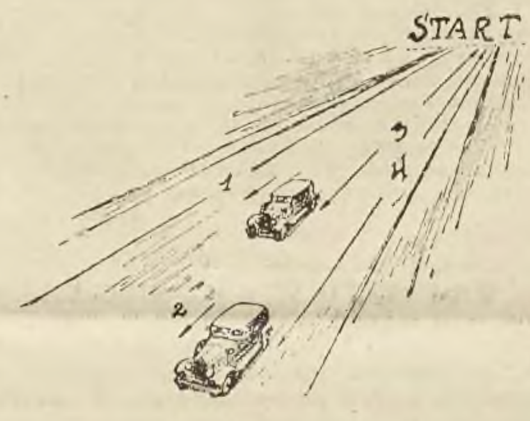
Powracając do kwestji ciężaru, należy przedewszystkiem stwierdzić, że rozmiary podwozi i nadwozi wielu tych 15-o cylindrowych wozów są takie same, jak u samochodów zaopatrzonych w słabsze silniki. Pozwala to znaczne lepsze ustosunkowanie siły do ciężaru. Lecz metalurgiści ciągle zaopatrują konstruktorów samochodowych w coraz to lepsze materjały, umożliwiające zmniejszenie ciężaru wozu i wielkości podwozia bez uszczerbku na mocy.

Innym nie mniej ważnym czynnikiem jest stan dróg. Jazda po nierównej drodze wymaga budowy znacznie silniejszych i cięższych podwozi. Lepsze systemy zawieszenia zmniejszają również natężenie ramy i umożliwiają zastosowanie lżejszych konstrukcji.

Wpływ stosunku ciężaru na sprawność samochodu.

Streściwszy pokrótce drogi, po jakich biegną ulepszenia w dziedzinie stosunku siły do ciężaru, możemy teraz przejść do wpływu tych stosunków na sprawność samochodu. Długie i liczne badania pozwoliły dojść do wniosku, że przeciętnie, biorąc pod uwagę znaną maksymalną moc silnika i całkowitą ***wagę samochodu bez obciążenia,*** na 1 km. 6-o cylindrowego wozu o średniej mocy przypada około 30 kg. wagi. Innemi słowy znaczy to, że siła jednego konia mechanicznego musi poruszać ciężar 30 kg.

Celem udowodnienia powyższego twierdzenia przeprowadzono próbę z dwoma popularnemi o przeciętnej mocy samochodami sześcio-cylindrowemi, z których jeden jest nieco cięższy, o przeciętnej wadze 30 kg. na km. drugi zaś nieco lżejszy o przeciętnej wadze 25 kg. na km. Rozmiary kół i stosunek przeniesienia biegów są u obu wozów prawie identyczne. ***Czas potrzebny do przyspieszenia*** z 10 km./godz. na 50 km./godz. wynosi 10,5 sek. u lżejszego, 14 sek. zaś u cięższego samochodu. Należy również zaznaczyć, że maksymalna szybkość u obu wozów jest dokładnie ta sama, ponieważ nie zależy ona od stosunku siły do ciężaru, dzięki ogromnemu wpływowi oporu powietrza, jakiemu ulega samochód, jadący z szybkością ponad 50 km./godz.



Tempo 17 klm. na godz. Porównywanie szybkości dwu samochodów u których stosunki ciężaru do siły są 25 kg. na 1 KM. i 30 kg. na 1 KM.

1 — 45 klm. na godz.
2 — 51 klm. na godz.
3 — 77,95 mtr.
4 — 89,92 mtr.

Kilka ciekawych liczb.

Porównajmy stosunek ciężaru do jednostki siły u samolotu, ciężkiej limuzyny, 4-o cylindrowej karetki i lekkiego samochodu sportowego. Stosunek ciężaru do jednostki siły u ciężkiej i drogiej limuzyny wynosi 25 kg. na 1 km., podczas gdy stosunek ten u lekkiego samochodu sportowego wynosi 15 kg. na 1 km. U zwykłego dwu-osobowego samolotu stosunek ten wynosi 7 kg. na 1 km., jakkolwiek 1/3 mocy zostaje zużytkowana na utrzymanie go w powietrzu.



Przyspieszenie spowodowane przez pewną siłę popędową, jest w stosunku odwrotnie proporcjonalnym do masy poruszanej.

Bezpośrednia zależność między siłą, poruszającą się masą i przyspieszeniem została dokładnie określona przez prawo Newtona:

***przyspieszenie* = siła x 22 + ciężar.**

Wyrównaniu tem przyspieszenie jest wyrażone przez ilość mtr. (sek., zaś siła i ciężar-przez kilogramy. W samochodzie siła popędowa zostaje wytworzona przez wysiłek silnika, pomnożony przez tryby i ostatecznie przeniesiony na tylne koła, przyczem prawie zawsze jest stała, bez względu na to, czy samochód porusza się z szybkością 10 km. (godz. czy 70 km.) godz.

Jak widać z powyższego, akceleracja ***należy poprostu od nadwyżki siły popędowej*** (biorąc pod uwagę tarcie i opór powietrza). Natomiast u dwuch podobnych samochodów o identycznej sile popędowej akceleracja ich będzie zależna od ciężarów.

Prawdziwość tego twierdzenia podkreśla fakt, że samochody o różnej wadze przespieszają z tą sama szybkością, czyli inaczej mówiąc, stosunek między siłą i ciężarem jest u wszystkich wozów jednakowy.

Czytelnik prawdopodobnie jest zdziwiony, że przez cały czas mówimy o zależności między siłą i ciężarem, podczas gdy celem naszym jest zbadanie stosunku siły do ciężaru. Otóż postąpiliśmy w ten sposób dlatego, że zbadanie zależności między tymi dwoma czynnikami pozwala na przeprowadzenie porównania między dwoma samochodami, gdzie obliczenie siły popędowej wymaga znajomości stosunku przeniesienia, szybkości oraz średnicy kół. Dlatego też zależność między siłą i ciężarem jest najlepszym sprawdzianem, na podstawie którego najlepiej można porównać między sobą dwa wozy.

Jest jeszcze jeden czynnik, który należy wziąć pod uwagę. Mamy tu na myśli siłę bezwładności wszystkich obracających się części silnika, systemu przeniesienia i kół. Pewna siła jest naturalnie konieczna w celu powiększenia liczby obrotów tych części. Siła ta wywiera wpływ na całkowitą siłę, poruszającą samochód. Temu właśnie zawdzięczać należy, że nowa 6-o cylindrowa maszyna jest daleko więcej ruchliwa od starej 4-o cylindrowej. Krótko mówiąc, jest ona dzięki swej małej inercji ***„obrotniejsza"***.

L. B.

---

ze 40 kilometrów idącej burzy, która schodziła coraz niżej, skracając horyzont po prawej stronie i rozpuszczając już długie miotły deszczu, zakrywającego zupełnie widok.

— Trzeba było spróbować na wschód — zauważył poniewczasie.

Obejrzał się za siebie. Ale wschodnie skrzydło nawalnicy nadleciało prędzej jeszcze; nad ziemią leżał mrok gęsty, rwany co chwila w strzępy przez krzywe cięcia piorunów.

Dzierzgowski zaniepokoił się: burza szła olbrzymim, stukilometrowym frontem, uszykowanym w półkole, i zagarniała go już w swoje szpony.

Ciężkie, pęczniejące z każdą chwilą zwały chmur otoczyły z trzech stron płatowiec i gnały nań teraz z rosnącą szybkością.

Szare strzępy, idące spodem, mijały go ciechaczem, aby zbić się z tyłu w gęstwę nieprzezroczystą deszczowego tumanu.

Pilot zawahał się: czy nie najlepiej wylądować, póki czas?

Spojrzał pod skrzydła wdół. To, co zobaczył, budziło grozę. Ze wszystkich dróg niosły się gęste, skłębione zawoje piasku i kurzu, wyrastały wgórę, skręcały się w fantastyczne pióropusze, wytryskiwały, jak gejzery, lub, płasko ciśnięte, nad ziemią wiły się w konwulsyjnych zwojach, szarpanych gwałtownym wichrem.

Topole przydrożne, pochylone siłą walącego w nie orkanu, napięte, jak łuki, targały się na uwięzi potężnych korzeni, niemal dotykając wierzchołkami ziemi. W jakiejś chwili ze stodoły, stojącej opodal drogi, zmiotło dach, a potem cała stodoła, porwana wichrem, rozpadła się w drzazgi, uniesiona jego podmuchem wraz ze snopami zboża ku rzece, zaplutej śliną brudnych plam.

— Huragan — pomyślał Dzierzgowski i nagle stężał w napięciu nerwów, przygotowując się do walki.

O lądowaniu w tych warunkach nie mogło być mowy. Postanowił iść wprost przez burzę, gdzie — jak przypuszczał — powinna była znajdować się Warszawa.

Położył maszynę do wirażu w prawo, wyrównał i czekał.

Nagle poczuł prąd zimnego powietrza na twarzy. Zwał chmur był tuż przed nim. Rósł wgórę, potężniał, kłębił się, ciemniał coraz bardziej. Maszyna stała niemal w miejscu, biorąc wiatr pod siebie, przez co wysokość zwiększała się w oczach. Strzałka altimetru w ciągu kilkunastu sekund przebiegła trzystumetrową podziałkę i stanęła na dwóch tysiącach.

Ziemi nie było już widać. Pod samolotem przewalały się masy prawie czarnych chmur, a przed nim i wyżej jeszcze — chyba do czterech lub pięciu tysięcy — gnały coraz potężniejsze ich armje.

Iskry elektryczne skakały między tą hordą potwornych kłębów, szyjąc gęste ściegi błyskawic, waliły z suchym trzaskiem pioruny, a gdy rozpędzone masy wpadały na siebie z nieprawdopodobną siłą, zbijając się nawzajem z drogi, w kłębowisku budził się grzmot i łomotał długo ponurym werblem zderzenia dwóch potęg przestworzy.

Aż dotąd płatowiec szedł równo. Dzierzgowski odczuwał rosnącą siłę wiatru jedynie przez ciągłe wznoszenie się. Orkan, uwieszony pod skrzydłami samolotu, wypychał go wgórę, położył się na sterach i jednostajnie coraz cieniej gwizdał w stalowych linkach. Kadłub maszyny wciskał się w jego pierś za warczącem śmigłem, a napotykając gęstę, prawie materjalną zaporę, wył wszystkiemi spojeniami podwozia i złączeniami okuć.

Nagle, kiedy mijał skręcony ogon siekącej w nich strugami deszczu, potwornie wzdętej chmury, płatowiec otrzymał zdradziecki cios w górne skrzydła.

Dzierzgowski z przerażeniem ujrzał, jak podwójne linki nośne między płaszczyznami luźno zwisły i poczuł, że leci z maszyną wdół.

— Koniec! Skrzydła nie wytrzymały — przemknęło mu przez głowę.

W tej samej chwili jednak linki z metalicznym jękiem naprężyły się znowu. Maszyna, szarpnięta od dołu, wyskoczyła pionowo wzwyż i wpadła w kotłowisko napół skroplonej pary. Tuż obok, o kilka metrów za skrzydłem, wyszczerzyła ogniste zęby błyskawica i załamał się grzmot.

Nie przebrzmiał jeszcze, gdy nowe uderzenie cyklonu zwaliło płatowiec na skrzydło, zakręciło nim jak źdźbłem słomy, i pchnęło wbok.

Ster, wyrwany z dłoni pilota, trzasnął o burtę, rozdzierając od wewnątrz płótno gondoli. Momentalnie wicher wyszarpnął cały pas materji z boku kadłuba, ciskając nagromadzone na dnie śmiecie i piasek w twarz Dzierzgowskiemu.

Pilot, mimo dotkliwego bólu w dłoni, którą uderzył o brzeg gondoli, zdołał pochwycić drążek sterowy i sparować następny atak wiatru. Płatowiec wolno, z wysiłkiem podniósł się i na chwilę wyrównał w linji lotu.

Na chwilę tylko... Zaraz potem nowe uderzenie wiatru powaliło go na drugą stronę, szarpnęło wgórę, aż zgięły się i odprężyły skrzydła, a stery bezwolnie zawachlowały.

Dzierzgowskim rzucało w gondoli, jak piłką. Z pokaleczonej dłoni płynęła mu obficie krew, kolana i łokcie miał posiniaczone. Całą siłą woli panował nad strachem, który przemocą wdzierał mu się do mózgu, paraliżując nerwy i mięśnie. Za wszelką cenę usiłował utrzymać władzę nad maszyną, w pełni zdając sobie sprawę z grożącego niebezpieczeństwa.

Nie na wiele mu się to zdało: płatowiec, porywany najmniej oczekiwanie zawrotnemi wirami, podrzucany wgórę, szarpany wdół i spychany na boki, szalał, jak dziki koń pod jeźdźcem, skakał, chybotał się, zapadał w jakieś wyrwy i studnie powietrzne, kładł się na skrzydła i dopiero po długiej chwili wygrzebywał się z odmętu fal huraganu, aby natychmiast potem zakołować znów w opętańczym tańcu.

(d. n.)

TADEUSZ JAKIMOWICZ.

Co wystawiono na Pow. Wyst. Krajowej.

(dokończenie cyklu art. „Lotem“ na „Pewukę“).

W nr. poprzednim juz wspomniałem, że w pawilonie M. K. ma swe stoisko Wydz. Lotn. cywiln., który wystawia, szereg wykresów i tablic ilustrujących *świetny rozwój* komunikacji lotniczej w Polsce. Oraz plany i projekty w tym kierunku na przyszłość. Najbardziej pocieszającem jest fakt, że publiczność naprawdę nauczyła się korzystać z tego nowożytnego środka lokomocji, co dobitnie wykazują wystawione wykresy. Ponadto należy wyróżnić *projekty cywilnych portów lotniczych* wykonane przez inż. Jerzego Tyskiego, z których najlepszy jest najprawdopodobnie projekt lotniska w Sknitowie pod Lwowem.

Lotnictwo wojskowe wystawia w pawilonie rządowym, szereg zdjęć fotograficznych ilustrujących świetnie rozwój poszczególnych ośrodków i parków lotniczych, zaś wykresy rajdów płk. L. Rayskiego i kpt. Orlińskiego i inne dopełniają część obrazową wystawy. Szczególnie ładnie przedstawia się komplet modeli płatowców, z któremi spotkamy się w Polsce. Największe zaś zainteresowanie budzą modele balonu na uwięzi i balonu zaporowego, wykonanych w Wojskowej Wytwórni Balonowej w Jabłonnie pod Warszawą, która ponadto wystawia kilka szczegółów z tego działu wykonanych w własnych warsztatach. Jak wiadomo w wytwórni tej bardzo pięknie jest rozwinięty *dział budowy spadochronów*, który niebawem ma przystąpić do seryjnej produkcji spadochronów typu „Irvin“, używanych powszechnie w wojsku polskiem. Całość wystawy dopełniają wydawnictwa „Wojskowej Centrali Badań Lotniczych“, zreorganizowanej następnie na „Instytut Badań Technicznych Lotnictwa“. Wydawnictw tych jest bardzo wiele i mają one znaczenie *tylko praktyczne*.

Kończąc opis lotnictwa na P. W. K. należy żałoby może najobszerniej napisać o pawilonie L. O. P. P., który jednakowoż, jak na tak wielką instytucję, przedstawia się trochę *za skromnie*.

*

Jak wiadomo fabryk płatowców posiadamy cztery, które produkcję swą opierały na licencjach państw obcych. Wyłom w tem uczyniła dopiero poznańska wytwórnia, która w początkach b. r. wypuściła pierwszą serję płatowców szkolnych zbudowanych według planów inż. Bartla. Dziś płatowce te są praktycznie używane i do dzisiejszego dnia już kilku kandytów na pilotów zdołało na tym płatowcu wylaszować się. Opisywać tego płatowca nie będę, gdyż w Nr. 23 z dnia 4.VI. b. r. umieściłem wyczerpujące wiadomości o nim, a powtarzać rzeczy raz omówione sądzę, że jest zbyteczne. Jednakowoż zaznaczę, że płatowiec szkolny z pośród wszystkich typów maszyn pod względem konstrukcji jest może najciekawszym i najtrudniejszym do rozwiązania, gdyż służy tym, którzy sztukę latania pragną posiąść lub posiadają ją w znikomym stopniu. Więc powinien on posiadać takie zalety, które innym płatowcom są zbyteczne. Oprócz dodatnich cech w locie powinien on być pod względem konstrukcyjnym tak rozwiązanym, ażeby jego każda część dała się możliwie łatwo wymienić, gdyż płatowiec szkolny, jak wiadomo, jest najczęstszym gościem warsztatów. Jak wiadomo płatowce inż. Bartla pod tym względem są bardzo ładnie rozwiązane.

Ażeby sztukę latania posiąść w całości, to *szkolenie przechodzi się na dwóch płatowcach*: pierwszy jest zwykle z silnikiem słabej mocy od 80 do 100 K. M., drugi zaś t. zw. przejściowy jest z silnikiem znacznie większej mocy od 180 do 200 K. M., po przejściu którego można pokusić się o pilotowanie płatowców bojowych. Jako płatowiec przejściowy, przy szkoleniu, wytwórnia „Samolot“ produkuje obecnie typ „B. M. 5.“, również konstrukcji inż. Bartla. Płatowiec ten od typu „B. M. 4.“ pod względem konstrukcyjnym prawie, że nie odbiega, różnice ich wynikają z tego, że „B. M. 5“ jako przejściowy posiada silnik znacznie mocniejszy, a mianowicie typ „Austro-Daimler“ mocy 200 K. M.; z tego względu opisywać go sądzę jest zbyteczne.

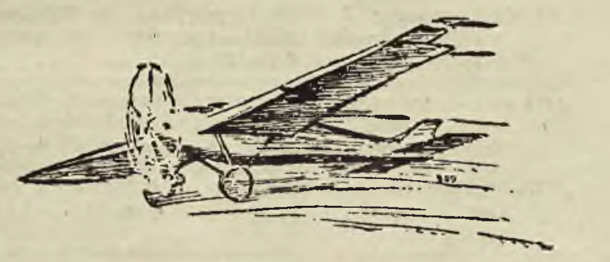
Należy zauważyć, że płatowce te są *wykonane w całości z materjałów krajowych*, z wyjątkiem klejonki, którą musiano w ostatnich czasach zastąpić klejonką niemiecką, ponieważ tamten gatunek okazał się w praktyce zbyt lichym.

Porównując wytwórnię „Samolot“ z innemi zauważamy, że jest ona najmniejszą ze wszystkich polskich fabryk płatowców, pomimo tego, co wyżej przytoczyłem wynika, może się poszczycić najpiękniejszemi wynikami, a to dzięki posiadaniu tak dobrego konstruktora jakim jest inż. R. Bartel. Definitywne założenie tej wytwórni nastapiło dnia 11 sierpnia 1923 roku, z inicjatywy Związku Lotników Polskich w Poznaniu (obecnie Wielkopolskiego Klubu Pilotów).

Głównym akcjonarjuszem spółki „Samolot“ jest Zachodnio-Polskie Zjednoczenie Spirytusowe, które posiada 97 proc. akcyj. Przy końcu 1926 roku fabryka znalazła się w wielkich kłopotach finansowych, co pociągnęło za sobą nadzór sądowy, który trwał do lipca 1928 roku; obecnie firma *ma wszelkie szanse pomyślnego rozwoju.*

Dnia 22 lutego 1925 r. opuszcza warsztaty tej fabryki pierwszy płatowiec szkolny zbudowany na licencję francuską typu „Hanriot 28“. Następnie jako płatowiec przejściowy produkuje typ „Hanriot 19“.

Wytwórnia „Samolot“ posiada ponadto dział budowy karoseryj samochodowych.



Tragiczny wypadek lotniczy.

Dnia 19.IX o godz. 8-ej rano w Dęblinie miał miejsce tragiczny wypadek lotniczy. W czasie ćwiczeń na samolotach myśliwskich nastąpiło zderzenie dwóch samolotów, pilotowanych na wysokości 1000 metrów przez por. pil. Grzybowskiego i sierż. pilota Hęckiewicza. Obaj piloci wyskoczyli ze spadochronami i jak początkowo przypuszczano, wylądowali szczęśliwie w pobliżu lotniska. Dopiero po upływie kilkunastu minut nadeszła wiadomość, że w czasie skoku prawdopodobnie *stery samolotu odcięły głowę* por. Grzybowskiemu.

Po katastrofie polskich lotników na Azorach, w prasie francuskiej zarówno stołecznej jak i prowincjonalnej, pojawia się dużo ciekawych artykułów, mających na celu zaznajomienie Francji z naszemi zdobyczami na polu lotniczem. Artykuły te podają dokładny opis rozwoju lotnictwa polskiego — wojskowego i handlowego, wymieniają polskie fabryki lotnicze oraz typy polskich samolotów, a specjalnie zaznaczają rozwój polskich linji lotniczych.—

Co należy uczynić
po wypadku lotniczym.

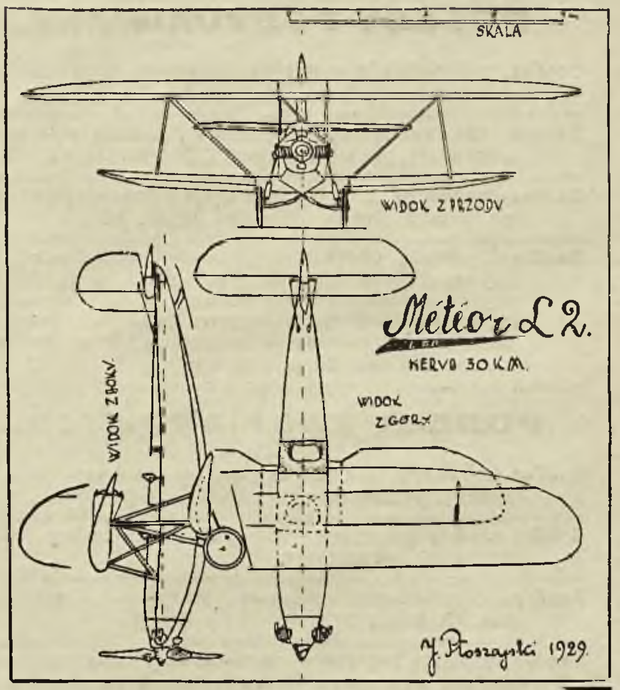
Według rozporządzenia Prezydenta Rzeczpospolitej z dn. 14. III 1929 r., w prawie lotniczem, po wypadku należy natychmiast zawiadomić „Bureau Veritas“ w Warszawie. Zawiadomienie powinno zawierać dane wyszczególnione w przytoczonym wzorze:

Jeżeli uszkodzenie statku nie przekracza 10% jego pełnej wartości, załoga i pasażerowie są zdrowi i statek może wystartować po wykonaniu drobnej naprawy na miejscu, należy po zawiadomieniu, skierować statek do najbliższego portu lotniczego, gdzie ekspert „Bureau Veritas“ dokona oględzin i klasyfikacji statku. Zaś w każdym innym wypadku należy zawezwać eksperta „Bureau Veritas“ na miejsce wypadku, *nie ruszając statku przed jego przybyciem.*

Statki powietrzne zakwalifikowane przy oględzinach do kategorji „R“ podlegają natychmiastowem zawieszeniu w rejestrze państwowym i wszelkie loty na nich, nie wyłączając lotów próbnych, są wzbronione aż do chwili uzyskania „V“ przy ponownych oględzinach „Bureau Veritas“. Oględziny te przeprowadza „Bureau Veritas“ na żądanie właściciela statku.

Modelarstwo lotnicze:
MÉTÉOR L 2.

Jest to francuska awionetka, obliczona na masową produkcję i przystosowana do przygodnego garażowania. Konstrukcja drewniana pozbawiona całkowicie ściągien. Komora płatowca składa się z kompleksu rur stalowych. Górne skrzydło umocowane jest do wysokiego baldachimu, co ułatwia wchodzenie na pierwsze miejsce. Środek ciężkości na ziemi obniżono do maksimum dzięki niskiemu podwoziu, od którego jedna goleń z amortyzacją oliwną przymocowana jest do górnej podłużnicy kadłuba. Stery normalne nieodciążane, kierunkowy niedzielony. Sterowanie linkami. ***Silnik dwucylindrowy***, równoległy, chłodzony powietrzem. Śmigło na czapce. Wszystkie części starannie oprofilowane. Sterowanie pojedyncze w tylnem siedzeniu. Maszyna posiada zbiorniki pozwalające na loty długotrwałości trzech godzin. Dane: ***Rozpiętość*** 840 m. ***Długość*** 630 m. ***Wysokość*** 220 m.. Powierzchnia nośna 18 m². Ciężar w locie 380 klg. ***Ciężar użyteczny*** 100 klg.



NADESŁANE PISMA:

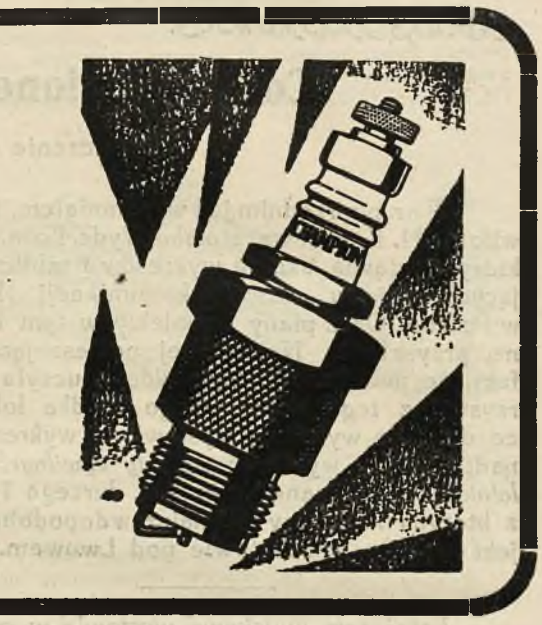
„Motor” (motocykl) dwutygodnik wychodzi w Czechosłowacji każdego 1-go i 15-go.

Numery lipcowe 1929 zawierają sprawozdanie z angielskich wielkich zawodów motocyklowych Tourist Trophy, bogato ilustrowane sprawozdanie z motocyklowego Grand Prix w Czechosłowacji, bardzo ciekawy artykuł o przygotowaniu motocyklu seryjnego do zawodów, którym posługiwaliśmy się przy opracowaniu artykułu dla „Autolotu” treści, sprawozdanie z zawodów samochodowych w Polsce 1929 r. oraz szereg interesujących wzmianek o mototuryzmie w Czechosłowacji.

Numer 1 sierpnia przynosi na stronie tytułowej fotografje niemieckiego samolotu Dorniera DOX na 100 pasażerów. W numerze tym znajdujemy między innemi przepisy i wskazówki dla turystów podróżujących po Europie. Ciekawy jest artykuł inż. Grubera, zawierający przegląd techniczny motocyklów, startujących na Tourist Trophy w Anglji: Znajdujemy dalej uwagi o technice fotografowania na zawodach motocyklowych, dział mototurystyki i bogaty dział „ze świata”.

W numerze z dnia 15 sierpnia znajdujemy sprawozdania z zawodów motocyklowych w Niemczech i Holandji; szereg rad i wskazówek technicznych, dotyczących utrzymania motocykli, artykuł o fotografowaniu na zawodach, parę artykułów reklamowych oraz zwykłe działy auto i mototurystyki i „ze świata”.

Numery wrześniowe wyszły pod znakiem rekordów, wyścigów i zawodów. Grand Prix w Austrji, zawody Szwajcarskie, zawody Czechosłowackie, międzynarodowe zawody motocyklowe, zorganizowane przez F. J. C. M. (Federację Międzynarodową Klubów Motocyklowych) i kwestje zwiększania szybkości samochodów, momentalne fotografje ciekawych i tragicznych momentów podczas wyścigów, stanowią główną treść tych numerów.—





Ogłoszenia drobne:

POSADY POSZUKIWANE.

Szofer, z długoletnią praktyką, poszukuje posady na prywatny lub taksówkę. Niecała 12—14.

Szofer, długoletnia praktyka, złoży poważne referencje, gwarancję, poszukuje posady. Makowski, tel. 159-87.

Szofer-mechanik z 11-letnią praktyką poszukuje posady, na wyjazd. Praga, Wileńska 29, m. 32.

Szofera posadę obejmie inteligentny młodzieniec, do prywatnego samochodu. Tel. 130-71, godz. 3—7.

Szofer-ślusarz, trzeźwy, po wojsku, poszukuje pracy na samochód prywatny lub ciężarowy, albo do warsztatu. Żórawia 35, u dozorcy.

POSADY ZAOFIAROWANE.

Szofer potrzebny na taksówkę ze świadectwem ostatniej posady. Wrzesińska 8.

Szofer solidny potrzebny na Forda, bez zmiany. Trębacka 10, skład futer.

Szofera na taksówkę, solidnego, potrzeba. Aleja Szucha 13, kantor.

Szofer fordzista potrzebny na taksówkę, starszy, świadectwa wymagane. Nowogrodzka 8, m. 2; 4 do 7.

Potrzebny szofer z kaucją, taksówka. Chmielna Nr. 100.

Szoferom uczciwym z kaucją odstąpię samochody na dogodnych spłatach, na taksówki. Ulica Jana Kazimierza 54, godz. 17.

Szofer potrzebny na wyjazd do majątku; dobre świadectwa. Strzelecka 29, m. 11.

Szofer na taksówkę „Forda” potrzebny, dobre warunki. Chłodna 46, rano.

Potrzebni szoferzy na taksówki. Elektoralna 10, Jan Wilczyński.

Szofer na taksówkę „Ford” potrzebny. Chmielna 122, godz. 7—9 rano.

RÓŻNE.

Swejs-aparaty nowe wyprzedam. Wolska 45, Kalinowski.

Garaż na 8 samochodów przy ul. Narbuta do wynajęcia. Elektryczność, kanały. Pożądane przedstawicielstwo. Hoża 27, m. 13; godz. 4—5 pp.

Garaż do wynajęcia od zaraz. Nowogrodzka 84.

Boksy dla samochodów prywatnych. Rozbrat 46 przy Książęcej. Telefon 539-69.

Garaże — **boksy** do wynajęcia. Żelazna 65. Tel. 317-91.

Boksy do wynajęcia od zaraz. Al. Jerozolimskie 53 u dozorcy. Tel. 319-36 od 7—9 w.

Garaż do wynajęcia zaraz. Krochmalna 34, dozorca.

Garaż — boksy ogniotrwałe, centralne ogrzewanie, do wynajęcia. Al. Schucha 11|13.

KUPNO SAMOCHODU.

Potrzebny samochód 6|8 cyl. używany w dobrym stanie. Wiadomość: Mirowska 3—4, między 3 a 4 popoł. prócz niedziel.

Samochód półciężarowy kupimy — 1 do 1½ tonny w dobrym stanie. Oferty kierować do Tow. „Syrena-Rekord” Warszawa, Chmielna 66.

SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW.

„BUICK” otwarty 7 osob. turystyczny, w doskonałym stanie, z powodu działów rodzinnych do sprzedania. Tel. 61-74 od 9 do 12.

Dwa autobusy osobowe w ruchu, z koncesją, wyrobioną klijentelą, z powodu śmierci właściciela sprzedam w części. Złota 56, m. 45; niedziela 4—5.

„FIAT” 503 torpedo prawie nowy wyekwipowany sprzedam okazyjnie. Majątek Faszczyce, stacja i poczta Błonie.

„FIAT” 503 torpedo, stan doskonały, sprzedam. Oglądać: Piękna 60, dozorca.

„FORD” torpedo, model 1925 w dobrym stanie do sprzedania za 2,200; tel. 132-29, godz. 2—3 i 6—7.

„FORD” taksówka, w dobrym stanie do sprzedania, Leszno 41, m. 12a.

„FORD” dorożkę sprzedam tanio. Targowa 17, m. 39.

„BUICK” stan doskonały, sprzedam okazyjnie. Piękna 32.

„BERLIET” taksówka do sprzedania na rozpłaty. Belweder, ul. Chełmska 35, godz. 9—11 r.

„DELAHAYE” taksówka, w dobrym stanie, sprzedam. Podwale 1.

SPRZEDAŻ MOTOCYKLI.

„INDIAN STANDART” do sprzedania. Wiadomość: ul. Mińska 27, m. 32. Gans.

„INDIAN Chief” mało używany sprzedam. Piękna Nr. 31, m. 18.

„HARLEY DAVIDSON” z wózkiem, sprzedam. Szpitalna 10, drugie podwórze; 4—6.

Liczba właścicieli samolotów turystycznych w Anglji stale wzrasta, obejmując również kolonje angielskie, w których awionetki służą często do zaopatrywania w żywność punktów położonych daleko od miast. Pomiędzy pięciuset członkami Londyńskiego Klubu Właścicieli Awionetek znajdują się reprezentanci wszystkich kolonji, do Kanady włącznie, którego przedstawiciel ma fermę odległą o 320 klm. od najbliższego miasta i wszystkie swe podróże odbywa na własnej awionetce.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT” w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 5-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot”, Urząd Pocztowy I. KATOWICE — Drzymały 1, Pol. Zw. Motocyklowy tel. 31-21. LWÓW — „Nowa Reklama”, Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech”, Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch”, Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot”, Urząd Poczt. I. RÓWNE—Chmielewski, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu”: kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE” Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT” Sp. z o. o.